



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

COMUNICADO DE PRENSA n° 2/22

Luxemburgo, 13 de enero de 2022

Sentencia en los asuntos acumulados C-177/19 P, Alemania — Ville de Paris y otros/Comisión, C-178/19 P Hungría — Ville de Paris y otros/Comisión y C-179/19 P, Comisión/Ville de Paris y otros

El Tribunal de Justicia casa la sentencia del Tribunal General relativa a la anulación parcial del Reglamento de la Comisión por el que se fijan valores de emisiones para los ensayos en condiciones reales de conducción de los vehículos comerciales nuevos

Dado que dicho Reglamento no afecta directamente a los Ayuntamientos de París, de Bruselas y de Madrid, procede declarar inadmisibles los recursos de anulación que interpusieron contra él

Mediante la adopción de la Directiva 2007/46¹, el legislador de la Unión creó un marco armonizado para la homologación de los vehículos de motor con la finalidad de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio en la Unión. En el contexto del escándalo del «Dieselgate», la Comisión Europea estableció un procedimiento de ensayo de las emisiones en condiciones reales de conducción (en lo sucesivo, «ensayos de RDE»)² de los turismos y vehículos comerciales ligeros, homologados con arreglo a la normativa aplicable³, a fin de reflejar mejor las emisiones medidas en carretera. El régimen normativo para los ensayos de RDE se completó posteriormente mediante el Reglamento 2016/646⁴ de la Comisión, que fija los valores de las emisiones de óxidos de nitrógeno no sobrepasables en dichos ensayos (en lo sucesivo, «Reglamento controvertido»).

El Ayuntamiento de París, el Ayuntamiento de Bruselas y el Ayuntamiento de Madrid (en lo sucesivo, «ayuntamientos demandantes») interpusieron sendos recursos de anulación contra el Reglamento controvertido, por considerar que les impedía imponer a los turismos restricciones de circulación que tuvieran en cuenta sus emisiones contaminantes. La Comisión planteó sendas excepciones de inadmisibilidad contra los referidos recursos sobre la base de que los ayuntamientos demandantes no se veían directamente afectados por el Reglamento controvertido en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.

No obstante, el Tribunal General, que consideró que el Reglamento controvertido afectaba directamente a los ayuntamientos demandantes, estimó parcialmente dichos recursos⁵. Al interpretar la Directiva 2007/46⁶, en cuyo contexto se inscribe el Reglamento controvertido, el Tribunal General estimó, más concretamente, que este debía calificarse de acto reglamentario que no incluye medidas de ejecución y que afecta directamente al ejercicio de las competencias

¹ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO 2007, L 263, p. 1).

² Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO 2016, L 82, p. 1).

³ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1).

⁴ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO 2016, L 109, p. 1).

⁵ Sentencia de 13 de diciembre de 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles y Ayuntamiento de Madrid/Comisión (T-339/16, T-352/16 y T-391/16; véase asimismo el [CP n.º 198/18](#))

⁶ Artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46.

normativas de estos ayuntamientos en materia de regulación de la circulación de los vehículos automóviles.

La República Federal de Alemania (asunto C-177/19 P), Hungría (asunto C-178/19 P) y la Comisión (asunto C-179/19 P) interpusieron sendos recursos de casación. El Tribunal de Justicia anula la sentencia del Tribunal General precisando, en este contexto, el concepto de «persona directamente afectada» como requisito de admisibilidad de un recurso de anulación interpuesto por una entidad regional de un Estado miembro contra un acto de la Unión Europea.

Apreciación del Tribunal de Justicia

Para empezar, el Tribunal de Justicia recuerda que una entidad regional o local con personalidad jurídica, al igual que toda persona física o jurídica, solamente puede interponer recurso contra un acto del Derecho de la Unión si encaja en alguno de los supuestos contemplados en el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto,⁷ que exigen que el acto en cuestión afecte directamente a la persona o entidad de que se trate. Para que el acto controvertido afecte directamente a una entidad infraestatal deben reunirse dos requisitos acumuladamente: por un lado, **que la medida impugnada surta efectos directamente en la situación jurídica de la entidad** y, por otro, que no deje ningún margen de apreciación a los destinatarios encargados de su aplicación.

A continuación, el Tribunal de Justicia examina si el artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2007/46, a tenor del cual los Estados miembros «no prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos [...] si satisfacen los requisitos establecidos en ella», impide efectivamente a los ayuntamientos demandantes ejercer sus competencias de regulación de la circulación de los turismos con el fin de reducir la contaminación y, por tanto, si, habida cuenta de la articulación entre esa disposición y el Reglamento controvertido, debe considerarse que este último los afecta directamente. A tal fin, el Tribunal de Justicia interpreta la disposición controvertida a la luz de su tenor, del contexto en el que se inscribe, de los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte y de los elementos pertinentes derivados de su génesis.

Por lo que atañe al tenor del artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2007/46 y, en particular, a la prohibición de restringir la «circulación viaria» de determinados vehículos que ahí se establece, el Tribunal de Justicia precisa que esta disposición no se refiere únicamente a la circulación de los vehículos por el territorio de un Estado miembro, sino también a otras actividades, como son la matriculación, la venta y la puesta en servicio de los vehículos. Tales restricciones implican un obstáculo general para el acceso de los vehículos al mercado.

Por lo que respecta al contexto en el que esta disposición se inscribe, el Tribunal de Justicia señala que **las obligaciones impuestas a los Estados miembros** en virtud de la Directiva 2007/46 **se refieren a la comercialización de los vehículos de motor, y no a su posterior circulación**. Señala asimismo que, si bien el párrafo segundo del artículo 4, apartado 3, de esta Directiva establece una obligación negativa que veda a los Estados miembros la posibilidad de prohibir, restringir o impedir la circulación viaria de los vehículos que satisfagan los requisitos de la Directiva, su párrafo primero recoge una obligación positiva que permite a los Estados miembros matricular y autorizar la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, sin mención a la circulación viaria. Así pues, contrariamente a la interpretación que realizó el Tribunal General, el alcance de la obligación negativa no puede ser más amplio que el alcance de la obligación positiva, ya que el contenido de esos dos párrafos es complementario. Por último, el Tribunal de Justicia señala que los ayuntamientos demandantes no disponen de potestades en materia de homologación de vehículos.

En cuanto al objetivo perseguido por la Directiva 2007/46, consiste en el establecimiento de un procedimiento uniforme de homologación de vehículos nuevos y, por extensión, en el

⁷ El artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, dispone que «toda persona física o jurídica podrá interponer recurso, en las condiciones previstas en los párrafos primero y segundo, contra los actos de los que sea destinataria o que la afecten directa e individualmente y contra los actos reglamentarios que la afecten directamente y que no incluyan medidas de ejecución».

establecimiento y el funcionamiento del mercado interior al tiempo que se persigue garantizar un elevado nivel de seguridad vial mediante la armonización total de los requisitos técnicos relativos, en particular, a la fabricación de los vehículos.

Por otra parte, la génesis del artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2007/46 pone de manifiesto que la prohibición de oponerse a la «circulación viaria» de determinados vehículos no tuvo como objetivo ampliar el ámbito de aplicación de la legislación sobre homologación de vehículos, sino meramente evitar que los Estados miembros eludiesen la prohibición de oponerse al acceso al mercado de los vehículos conformes con la normativa aplicable.

Por lo tanto, según el Tribunal de Justicia, **la interpretación del Tribunal General supone atribuir al artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, de la Directiva 2007/46 un alcance amplio para sustentar la conclusión de que esta disposición se opone a determinadas restricciones locales en materia de circulación dirigidas, en concreto, a proteger el medio ambiente.** Tal interpretación no está en consonancia ni con el contexto en el que esta disposición se inscribe, ni con los objetivos de la normativa de la que forma parte ni con la génesis de dicha disposición.

Por consiguiente, el Tribunal de Justicia concluye que **el Tribunal General incurrió en error de Derecho al declarar que el Reglamento controvertido afecta directamente a los ayuntamientos demandantes** en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.

En respuesta a la preocupación que los ayuntamientos demandantes manifiestan en cuanto a la posibilidad de que se interponga un recurso por incumplimiento contra el respectivo Estado miembro del que forman parte por infracción del Reglamento controvertido, el Tribunal de Justicia subraya que **no cabe que la adopción de una normativa que limite la circulación local de determinados vehículos con la finalidad de proteger el medio ambiente transgreda la prohibición impuesta por el Reglamento controvertido**, de suerte que no puede tener un impacto directo en un eventual recurso por incumplimiento.

Habida cuenta de lo anterior, el Tribunal de Justicia **anula la sentencia recurrida**, considera que el estado del litigio permite resolverlo **y entra a resolverlo declarando inadmisibles los recursos de anulación interpuestos por los ayuntamientos demandantes.**

NOTA: Contra las sentencias y autos del Tribunal General puede interponerse un recurso de casación, limitado a las cuestiones de Derecho, ante el Tribunal de Justicia. En principio, el recurso de casación no tiene efecto suspensivo. Cuando el recurso de casación sea admisible y fundado, el Tribunal de Justicia anulará la resolución del Tribunal General. En el caso de que el asunto esté listo para ser juzgado, el Tribunal de Justicia podrá resolver él mismo definitivamente el litigio. En caso contrario, el Tribunal de Justicia devolverá el asunto al Tribunal General, que estará vinculado por la resolución adoptada en casación por el Tribunal de Justicia.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.*